

Permis d'aménager

Projet de requalification du parking d'accès à la
Plage de La Boirie

Saint-Denis-d'Oléron



PA	Oléron Qualité Littoral _ Requalification des accès plages	2. La Boirie	Atelier du périscope	Novembre 2023	CDC Ile d'Oléron
DOSSIER	OPERATION	SITE	ÉMETTEUR	VERSION	MAITRE D'OUVRAGE

MAITRE D'OUVRAGE

Nom	CDC Île d'Oléron
Adresse	59 route des Allées 17310 Saint-Pierre-d'Oléron. Tél : 05 46 47 24 68
Interlocuteur	Edith Pavan (Service Littoral)

EQUIPE DE MAITRISE D'OEUVRE

Paysagiste - Mandataire	Atelier du Périscope
Chargé d'affaire	Jérôme FOUJANET


Géomètre VRD	AUIGE
Chargée d'affaire	Carole BERGERÈS

BE Environnement	MTDA
Chargée d'affaire	Marie-Paule PELASSY

BE Hydrologie	CERAG
Chargée d'affaire	Perrine LARTIGUE

SUIVI DU DOCUMENT

Date	Indice	Observation / Modification	Rédacteur	Vérificateur
30/11/2023	1	Création	Jérôme Foujanet	Edith Pavan

Rédacteur	Contrôle externe
 <p>ATELIER DU PERISCOPE Architectes Paysagistes DPLG SARL au capital de 10 000 euros 28 av de la mairie 83950 LE GE-CAP FERRET Tél : 05 67 17 96 13 E-mail : contact@atelierduperiscope.fr http://www.atelierduperiscope.fr RCS : B 793 204 397 / AFE : 7111Z</p> <p>Jérôme FOUJANET Chargé d'affaire j.foujanet@atelierduperiscope.fr</p>	<p>Edith Pavan Technicienne service littoral e.pavan@cdc-oleron.fr</p>

SOMMAIRE

Sommaire	3
Table des cartes	3
Table des tableaux	3
0 CERFA.....	4
PA 0. DOSSIER CERFA.....	5
1 CONTEXTE ET GÉNÉRALITÉS	6
PA 1. PLAN DE SITUATION DU PROJET	7
PA 6. PHOTOGRAPHIES POUR SITUER LE TERRAIN DANS L'ENVIRONNEMENT PROCHE	8
PA 7. PHOTOGRAPHIES POUR SITUER LE TERRAIN DANS L'ENVIRONNEMENT LOINTAIN	10
2 NOTICE DE PROJET.....	11
PA 2. NOTICE DE DESCRIPTION DU TERRAIN ET DU PROJET D'AMENAGEMENT.....	12
PA 5. VUES ET COUPES.....	17
PA 3. PLAN DE L'ETAT ACTUEL DU TERRAIN A AMENAGER ET DE SES ABORDS	18
PA 4. PLAN DE COMPOSITION D'ENSEMBLE DU PROJET	19
3 PROGRAMME ET PLANS DES TRAVAUX	20
PA 8. NOTICE DU PROGRAMME DES TRAVAUX.....	21

TABLE DES CARTES

CARTE 1 - LOCALISATION DU SITE DE PROJET A L'ECHELLE DE LA COMMUNE	7
CARTE 2 - LOCALISATION DU SITE DE PROJET A L'ECHELLE DE L'ILE D'OLERON	7
CARTE 3 – PLAN DE LOCALISATION DES PRISES DE VUE SOURCE : GEOPORTAIL	8
CARTE 4 - LOCALISATION DU SITE DE PROJET	12

TABLE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : RECAPITULATIF DES SITES HORS DOMANIALITE ONF CONCERNES PAR L'ETUDE DE FAISABILITE REALISEE DANS LE CADRE DU PROGRAMME OQL	12
TABLEAU 2 : CARACTERISTIQUES DES TRAVAUX	21

0 CERFA

0.1 IDENTIFICATION DE LA PROCEDURE DE PERMIS D'AMENAGER

Le régime général du permis d'aménager dispose à l'article R.421-19 du Code de l'urbanisme, que les aires de stationnement ouvertes au public susceptibles de contenir au moins 50 unités, sont soumises à permis d'aménager.

En l'espèce, le projet vise la création de 85 places de stationnement permanente et 80 places saisonnières. A ce titre, il est soumis à la réalisation d'un permis d'aménager.

En outre dans les espaces remarquables ou milieux du littoral qui sont identifiés dans le PLU ou listés aux articles L.121-23 et R.121-4 du Code de l'environnement comme devant être préservés, un certain nombre d'aménagements doit être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager (article R.421-22 CU).

Le site est concerné par : la zone Ub (zone urbaine de densité moyenne), la zone N (naturelle). Il jouxte le port voisin qui fait partie d'un ensemble d'aménagement du quai commercial (OAP, en zone AUpa « Le Port »), du PLU de Saint-Denis-d'Oléron. Le site n'est donc pas visé en espace remarquable du littoral, par le PLU.

Néanmoins, d'autres critères servent à définir la notion d'espace remarquable. En effet, un espace situé en site inscrit et classé, laisse présumer, pour ses parties naturelles, d'un espace remarquable. Toutefois, la jurisprudence relève que les zones urbanisées ou altérées par l'activité humaine ne peuvent être qualifiées d'espaces remarquables (CE, 29 juin 1998, n°219034). Ici, le site étant implanté en zone urbanisée et altérée, il ne semble pas constituer un espace remarquable du littoral.

Le projet reste cependant soumis à permis d'aménager avec passage en Commission des Sites.

0.2 COMPOSITION DU DOSSIER

Pièces écrites (format A3) :

- PA 0 - Dossier CERFA
- PA 1 - Plan de situation du projet ;
- PA 2 - Notice de description du terrain et du projet d'aménagement ;
- PA 3 - Plan de l'état actuel du terrain ;
- PA 4 - Plan de composition d'ensemble du projet
- PA 6 - Une photographie permettant de situer le terrain dans l'environnement proche ;
- PA 7 - Une photographie permettant de situer le terrain dans l'environnement lointain
- PA 8 - Notice du programme des travaux

Pièces graphiques (grand format) :

- PA 3.1 - Plan de l'état actuel du terrain ;
- PA 5.1 - Vues et coupes faisant apparaître la situation du projet dans le profil du terrain naturel ;
- PA 8.1 - Plans d'aménagement général ;
- PA 8.2 - Plan voirie / altimétrie
- PA 8.3 - Profil en travers voirie

Annexes :

- ANNEXE 01 : PA15-1 – Dossier d'évaluation des incidences Natura 2000.
- ANNEXE 02 : Charte Oléron Qualité Littoral ONF
- ANNEXE 03 : Note de calcul méthodes des pluies

1 CONTEXTE ET GÉNÉRALITÉS

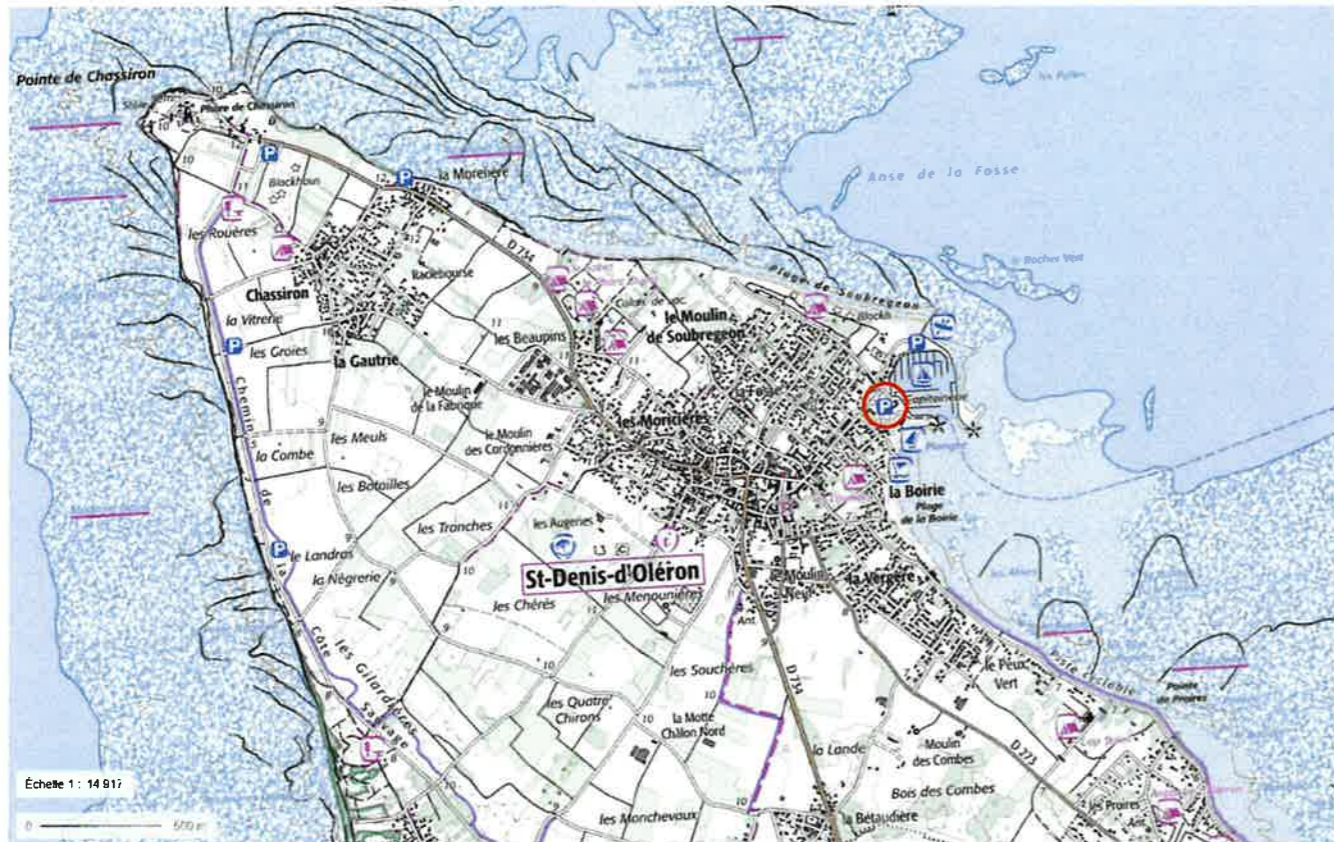
PA 1. PLAN DE SITUATION DU PROJET

1.1 LOCALISATION A L'ECHELLE DE L'ILE D'OLERON

Le site de La Boirie se localise au Nord-Est de l'île d'Oléron, au droit du port de la Boirie, sur la commune de Saint-Denis-d'Oléron.

1.2 LOCALISATION A L'ECHELLE COMMUNALE

Le parking de La Boirie se situe rue du port à l'interface entre le port de plaisance de Saint-Denis-d'Oléron, le bourg et la plage de la Boirie.



LÉGENDE

 Localisation du site

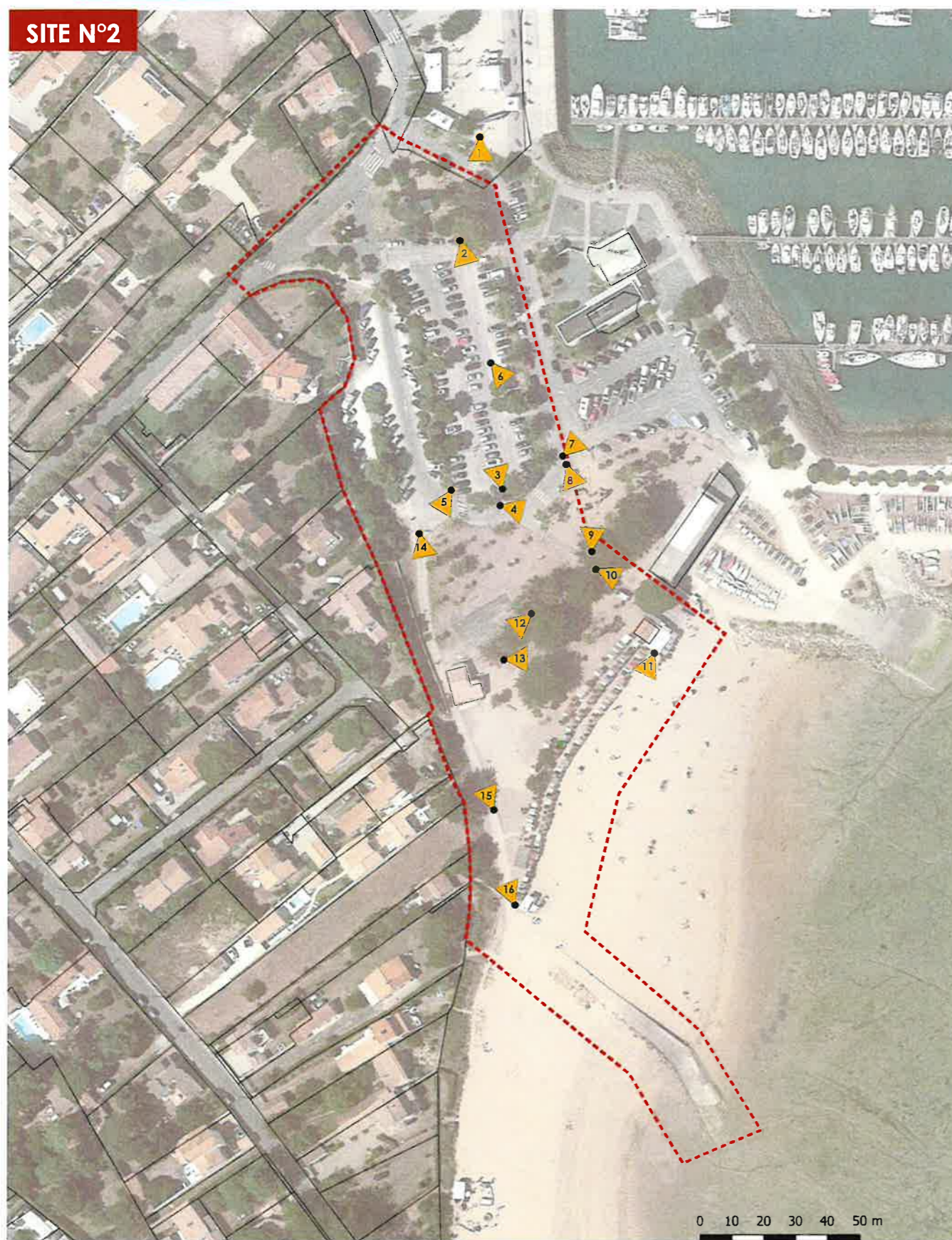
Carte 1 - Localisation du site de projet à l'échelle de la commune
Source : Géoportail/IGN



Carte 2 - Localisation du site de projet à l'échelle de l'île d'Oléron
Source : OpenStreetMap

SITE 2. LA BOIRIE

SITE N°2



Carte 3 – Plan de localisation des prises de vue Source : Géoportail



1 – Accès à l'aire de stationnement depuis le port



2 – Parking central depuis l'entrée nord



3 – Parking central depuis la sortie sud



4 – Accès plage de la Boirie (Yacht Club)



5 – Accès plage de la Boirie (cale de mise à l'eau)



6 - Parking central : déformation du revêtement par les racines des pins



7 - Parking du Yacht Club réservé aux plaisanciers



14 - Accès carrossable à la plage de La Boirie (cale de mise à l'eau)



8 - Aire de jeux



9 - Aire de jeux



15 - Accès plage de la Boirie : terrain de beach volley et sanitaires



10 - Parking vélos du Yacht Club



11 - Cabines de plage et poste de secours



15 - Accès plage de la Boirie : parc de stationnement vélos et panneau d'affichage



12 - Terrain de volley et cabines de plage



13 - Terrain de volley et sanitaires



Vue aérienne du site : Un parking à l'interface du bourg, du port et de la plage

2 NOTICE DE PROJET

PA 2. NOTICE DE DESCRIPTION DU TERRAIN ET DU PROJET D'AMENAGEMENT

2.1 HISTORIQUE ET JUSTIFICATION DU PROJET

2.1.1 Une politique intercommunale d'aménagement du littoral

L'île d'Oléron, avec une superficie de 17 500 hectares, est la plus grande île de la façade atlantique. Elle est située sur le littoral de la Charente-Maritime où elle délimite, avec le continent, la mer des pertuis dans laquelle se jettent les fleuves côtiers de la Charente et de la Seudre.

Forte de ce contexte littoral, l'île est un territoire à fort attrait touristique, avec une population estivale d'environ 100 000 personnes en moyenne d'avril à octobre, et des pics dépassant les 200 000 personnes.

Si cette fréquentation estivale est un véritable atout économique, elle génère également un impact sur les milieux naturels côtiers.

Afin de répondre aux enjeux paysagers et environnementaux du développement touristique de l'île, la Communauté de communes de l'île d'Oléron, a mis en œuvre un schéma cohérent d'organisation de l'accueil, des accès et des activités liées aux plages de toute l'île : Le programme Oléron Qualité Littoral (OQL).

Le programme OQL consiste en :

- Une politique d'accompagnement et d'encouragement aux pratiques responsables (modes actifs de déplacement, tri sélectif...) afin de lutter contre le réchauffement climatique ;
- Un programme harmonisé d'aménagement des accès plages et d'organisation de l'accueil des visiteurs pour concilier protection des milieux naturels et développement touristique.

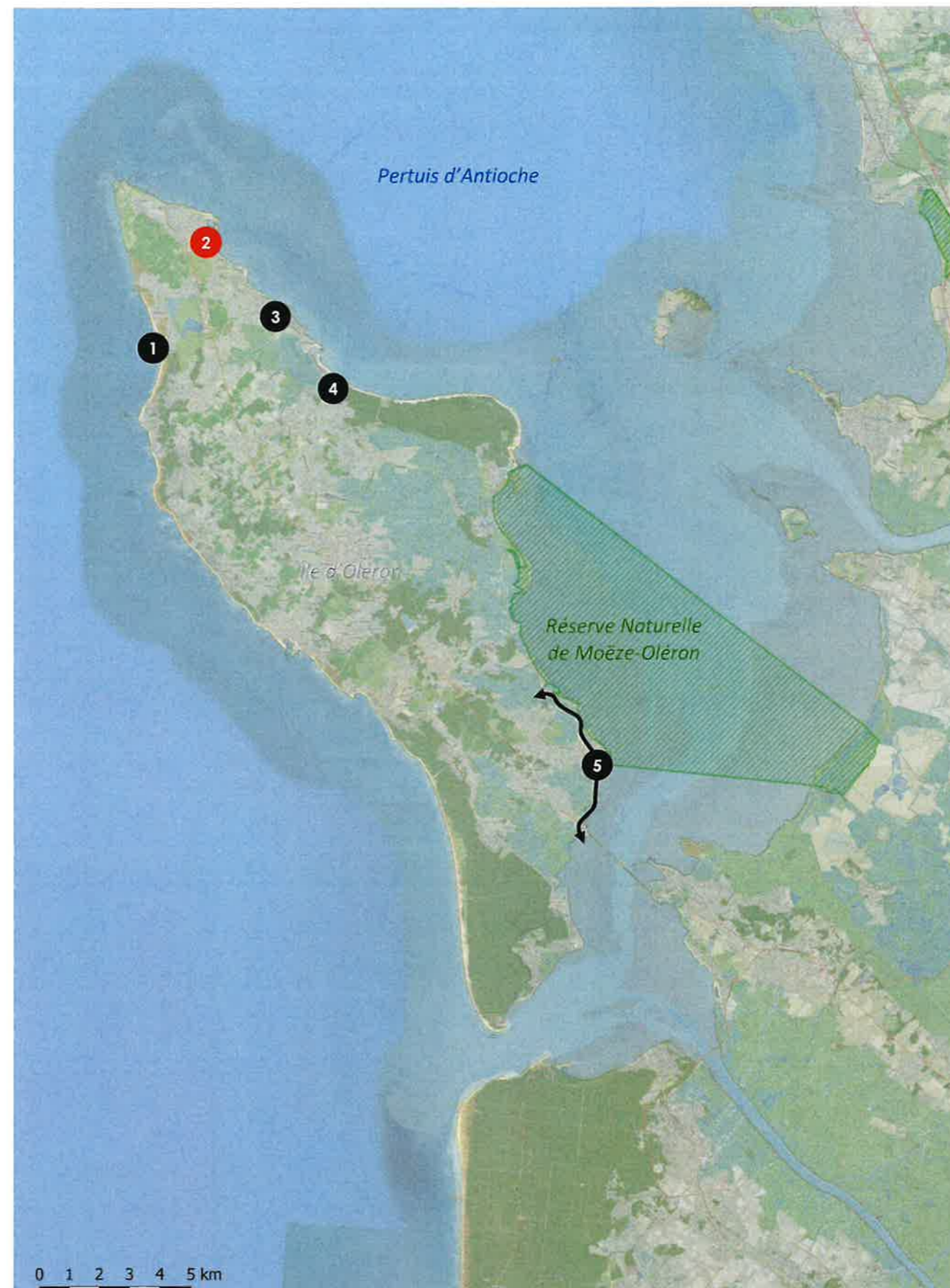
L'étude globale de faisabilité technique et financière réalisée par la CDC Ile d'Oléron porte sur 5 sites, localisés sur des espaces hors domanialité ONF, répartis comme suit (voir tableau et carte ci-après) :

N° SITE	NOM	COMMUNE	N°SECTEURS	NOM ACCES
1	LES HUTTES - LES SEULIÈRES	Saint-Denis d'Oléron	1	Accès Sud plage des Seulières – Les Renfermis
			2	Accès Nord plage des Seulières – Les Oliviers
			3	Accès plage des Huttes
2	LA BOIRIE		2.1	Accès plage de La Boirie
3	MALAIGUILLE - RIVAGE - LES NORMANDS	La Brée-les-bains	3.1	Accès plage de La Malaiguille
			3.2	Accès plage du Rivage
			3.3	Accès plage des Normands
4	PLAISANCE - FOULEROT	Saint-Georges-d'Oléron	4.1	Accès plage de Plaisance
			4.2	Accès plage de Foulerot
5	SENTIER DU LITTORAL	Le Château-d'Oléron	5.1	Séquence Nord : Pont Napoléon - Le Château
			5.2	Séquence Sud : Dolmen d'Ors – Le Château

Tableau 1 : Récapitulatif des sites hors domanialité ONF concernés par l'étude de faisabilité réalisée dans le cadre du programme OQL

SYNTHESE

- La présente demande de permis d'aménager concerne le secteur 2.1 Accès plage de La Boirie ;
- Le projet vise à accompagner l'évolution des usages (développement des mobilités douces, recharge des voitures électriques) et à améliorer la qualité d'accueil du public sur cet accès très fréquenté, tout en préservant les milieux naturels et les caractéristiques paysagères liés au contexte littoral.



Carte 4 - Localisation du site de projet

Source : OpenStreetMap

2.2 PRESENTATION DU SITE DE LA BOIRIE

2.2.1 Contexte paysager

Le site de La Boirie se localise au Nord-Est de l'île d'Oléron. Il s'inscrit au sein d'un ensemble portuaire entièrement aménagé à la fin des années 80.

Implanté à l'interface entre le bourg, le port de plaisance, et la plage, le parking de la Boirie a initialement bénéficié d'un plan d'aménagement paysager qualitatif qui s'est progressivement dégradé.

Avec le développement du bourg, le contexte urbain s'est peu à peu affirmé et notamment depuis 2006 avec l'aménagement d'une zone commerciale autour du bassin qui s'est accompagné d'une requalification des espaces publics sur un modèle d'aménagement peu soucieux des problématiques environnementales. Le parking a alors été élargi et entièrement imperméabilisé afin de répondre aux enjeux de stationnement induits par une fréquentation accrue.

Aujourd'hui, la gestion très jardinée des espaces en pleine terre (pelouses tondues, haies taillées, massifs fleuris...) souligne le caractère artificiel de cet espace. Seules les plantations arborées héritées du plan d'origine, bien qu'étant essentiellement composées d'essences horticoles introduites (pins parasol, cyprès de Lambert, palmiers Phoenix...) conservent une certaine naturalité au site et prodiguent une qualité d'ombrage par ailleurs très appréciée (places à l'ombre). La vétusté des équipements et la disparité du mobilier finissent de banaliser cet accès au littoral.

Ce secteur présente donc un enjeu fort de renaturation et de valorisation paysagère des accès à l'eau.



Photographie aérienne du site en 1991



Photographie aérienne du site en 2010



Photographie aérienne du site en 1957 /2021

« Le port de plaisance de Saint-Denis est le fruit du combat des hommes contre l'ensablement des côtes, combat gagné après plusieurs siècles de recherches et d'essais infructueux. C'est au XIIe siècle que l'on trouve les premiers documents, évoquant une imposition destinée à la réfection du port.

Les deux siècles qui suivirent furent une suite de constructions et réparations de digues et jetées, luttant contre un ensablement plus fort que tout. Au début du XIXe siècle, toute idée de port protégé est même abandonnée.

C'est l'essor du tourisme qui va faire renaître le projet. Cette fois-ci, les études sont mieux conduites, le financement moins difficile à obtenir, et les matériaux plus étudiés et solides. En 1989, le nouveau port de la commune est inauguré. »

Article Wikipédia : Histoire du port de Saint-Denis-d'Oléron



Parking central élargi en 2006 pour répondre aux besoins en stationnement

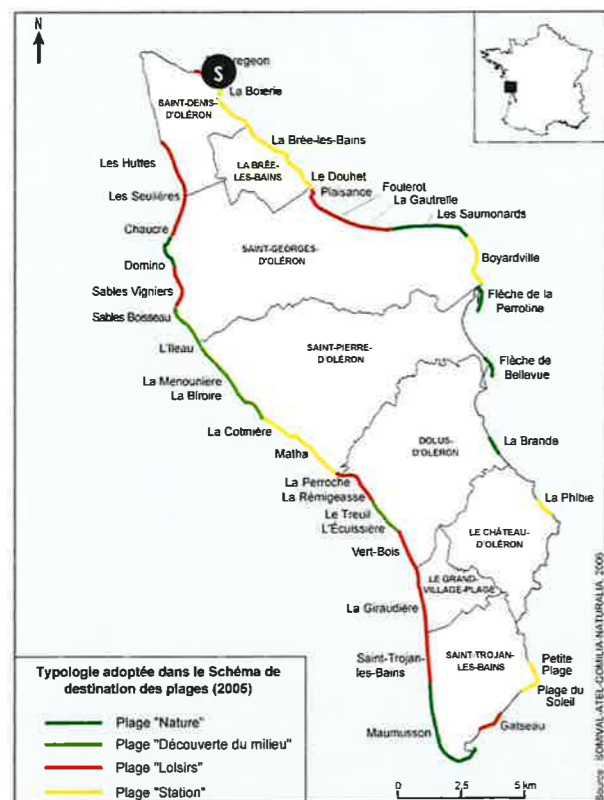


Ecrin arboré conservé autour du parking



Renouvellement du patrimoine arboré sur la concession de plage

2.2,1 Typologie de plage



La plage est classée « Plage station » par le schéma de destination des plages de 2005 sur la base des critères suivants :

- **Enjeux dominants en termes de gestion :** qualité des aménagements et des équipements (accessibilité, confort, sécurité)
- **Motivations des usagers :** Proximité, sécurité, tranquillité
- **Activités dominantes :** Repos, baignade, jeux de plage
- **Fréquentation :** Forte fréquentation, clientèle familiale
- **Équipement :** Plages surveillées et bien équipées



La plage de La Boirie en été
(Source : Atelier du périscope)



Le club de voile
(Source : Atelier du périscope)

2.2.2 Fonctionnement

Le parking de La Boirie est un parking gratuit principalement réservé aux voitures. Il est particulièrement fréquenté en saison du fait de la proximité de la plage, de la zone d'activité du port et du Yacht Club.

Le parking se compose d'une large plateforme en enrobé (parking central), et d'une boucle de desserte périphérique le long de laquelle le stationnement est alternativement en épis ou longitudinal en fonction des emprises disponibles. Entre les deux, une bande d'espaces verts en pleine terre est plantée d'arbres.

L'accès se fait par la rue du port et la sortie un peu plus au nord sur cette même rue.

Au sud, le parking est relié à la plage par deux voies d'accès carrossables, l'une conduisant au Yacht-Club et l'autre au poste de secours et à la cale de mise à l'eau du club de voile

2.2.3 Stationnement

Le stationnement est libre sur l'ensemble du parking, par conséquent la jauge dépend pour beaucoup de la courtoisie des usagers. Elle est estimée à **120 places** environ dont 2 PMR.

En période estivale, le stationnement déborde régulièrement le long de la rue du port et sur les îlots d'espaces verts, du fait notamment d'un volume de stationnement « ventouse » à la journée généré par le fonctionnement des navettes nautiques.



La plage de La Boirie en été
(Source : Atelier du périscope)



Stationnement sur les espaces verts le long de la rue du port
(Source : Atelier du périscope)

2.2.4 Équipements et mobilier d'accueil

Le parking est doté des équipements suivants :

- 2 parcs de stationnement pour les vélos (une centaine de places au total)
- Un sanitaire / douche
- 3 terrains de volley
- 1 table de ping-pong
- 2 tables de pique-nique

Les équipements et le mobilier sont globalement vétustes et disparates, offrant une image peu valorisante du site.



Tuteurs servant régulièrement de supports vélos
(Source : Atelier du périscope)



Terrain de volley et sanitaires
(Source : Atelier du périscope)

2.2.5 Mobilité / accessibilité

Le site est accessible :

- En voiture par la rue du Port et le Boulevard d'Antioche au nord ;
- A pied et à vélo par les rues du bourg ;
- En été, le site est desservi par la navette des plages (arrêt devant la salle d'exposition) et accessible par bateau (liaison maritime Saint-Denis d'Oléron – La Rochelle)

La forte fréquentation estivale induit inévitablement des problématiques de sécurité liées à la cohabitation des différents modes de déplacement sur la voie publique.



Arrêt de la navette estivale (salle d'exposition)
(Source : Atelier du périscope)



Cohabitation cyclistes et automobilistes
(Source : Atelier du périscope)

2.2.1 Un enjeu de confortement des fonctionnalités écologiques du site

Malgré ses caractéristiques urbaines et la fréquentation importante de ce site, l'estran et les enrochements voisins sont favorables à l'avifaune nicheuse comme le gravelot à collier interrompu. Le projet n'impacte pas ces espaces.

En outre, le site d'étude se compose, dans sa globalité, de milieux anthropiques, conçus et aménagés pour les activités humaines. Les formations végétales ont une vocation paysagère mais peuvent accueillir une avifaune commune et ubiquiste, adaptée aux paysages urbains, comme le Verdier d'Europe (*Carduelis chloris*), le Serin cini (*Serinus serinus*), ou le Chardonneret élégant (*Carduelis carduelis*).

A ce titre, la préservation et le confortement de la strate arbustive, notamment pour les espaces d'accueil du public, mais également sur le parking constitue un enjeu d'aménagement pris en compte dans le projet par la plantation d'espèces arbustives « nourricières » produisant des baies ou d'autres fruits consommés par les oiseaux (arbusier, nerprun alaterne...).

Photographie aérienne de la dune
(Source : IGN)

Passage d'accès anthropique au niveau du parking nord
(Source : Atelier du périscope)

SYNTHÈSE DES ENJEUX

Le diagnostic du site a permis de mettre en avant 4 grands enjeux d'aménagement :

- La redistribution des emprises au profit des mobilités douces et de la qualité paysagère du site ;
- La sécurisation des déplacements piétons / cycles sur les principales liaisons (bourg-port et port-plage) ;
- La renaturation des espaces de stationnement et le confortement des aménités paysagères, en lien avec les fonctionnalités écologiques du site ;

2.3 LES GRANDES LIGNES DU PROJET

Le projet s'inscrit dans le cadre du programme Oléron Qualité Littoral dont l'un des principaux objectifs est de concilier le développement touristique avec la protection du littoral et la préservation des milieux naturels. Il s'agit notamment de repenser l'aménagement des sites d'accès au littoral pour améliorer la qualité d'accueil du public, accompagner et encourager le développement des mobilités douces (stationnement vélos) et réduire l'impact de la fréquentation sur les milieux naturels (réduction des surfaces imperméabilisées, mise en défens des espaces dunaires...).

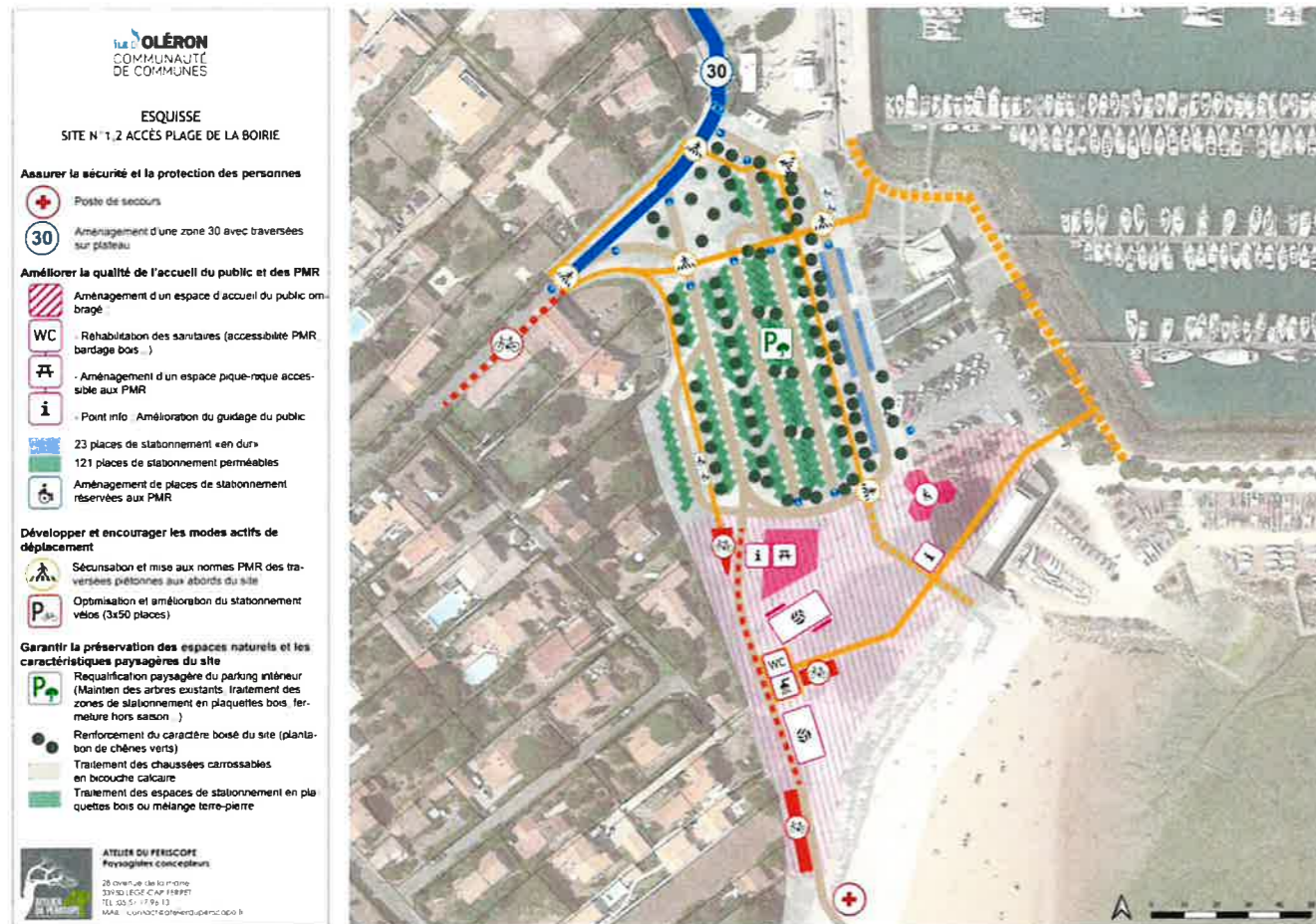


Figure 1 : Schéma illustrant les principes d'aménagement

Les enjeux identifiés lors du diagnostic (amélioration de la qualité des équipements, sécurisation des déplacements piétons, réduction de l'impact de la fréquentation sur les milieux naturels et amélioration des fonctionnalités écologiques) ont conduit à proposer un scénario ambitieux de restructuration du parking basé sur 3 grandes orientations d'aménagement :

- Modification du schéma de circulation actuel remplacé par 2 boucles de desserte à sens unique associées à un système de stationnement en épi (emprises réduites) ;
- Aménagement de 2 axes partagés piétons/cycles sécurisés et de parcs de stationnement vélos ;
- Confortement de la strate arbustive et du patrimoine arboré.

Réduction des surfaces imperméabilisées

Afin d'améliorer la qualité biologique du site et de réduire le volume des eaux de ruissellement, le projet prévoit de réduire les surfaces imperméabilisées en limitant le recours aux surfaces hydrocarbonées (bicouche calcaire) à la voirie de desserte et aux places les plus utilisées, situées à proximité du port. Les espaces de stationnement seront traités en plaquettes bois (ou mélange terre-pierre en partie nord) sur structure drainante, permettant une gestion des eaux pluviales par infiltration.

Au total, le projet permet de désimpermeabiliser une surface d'environ 1750 m².



Figure 2 : Evolution des surfaces imperméabilisées
(Source : AUIGE)

Développement des mobilités douces et amélioration de la qualité d'accueil

Les emprises soustraites au stationnement automobile ont été redistribuées au profit de la qualité paysagère du site et du développement des mobilités douces :

- Préservation des principaux îlots de végétation
- Confortement des qualités paysagères du site (plantation des chênes verts et de massifs arbustifs)
- Création d'un espace partagé piétons-cycles reliant le port à la plage ;
- Aménagement de cheminements piétons entre le parking et le port,
- Implantation de deux parcs de stationnement vélos arborés entre le parking et l'accès à la plage offrant une capacité d'accueil totale de 250 places.

Développement des mobilités décarbonnées

En outre, compte tenu du contexte urbain et de la proximité d'activités économiques et afin d'anticiper les obligations légales introduites par l'amendement pour lutter contre le dérèglement climatique et développer une mobilité propre, le projet intègre l'aménagement de places équipées pour la recharge des véhicules électriques.

PA 5. VUES ET COUPES

5.1 VUES



Figure 3 - Illustration du projet : Requalification des espaces de stationnement (recul des emprises accessibles aux voitures, réduction des surfaces imperméabilisées, amélioration de la qualité paysagère...) sécurisation des déplacements piétons / cycles et confortement des aménités paysagères dus ite



Figure 4 - Illustration du projet : Confortement de la strate arbustive (fourrés de Tamaris), aménagement de parcs de stationnement arborés et amélioration de l'accessibilité PMR des sanitaires

5.2 COUPES

Les coupes de projet sont présentées dans le dossier des pièces graphique :

PA 5.2_COUPES DU PROJET D'AMENAGEMENT

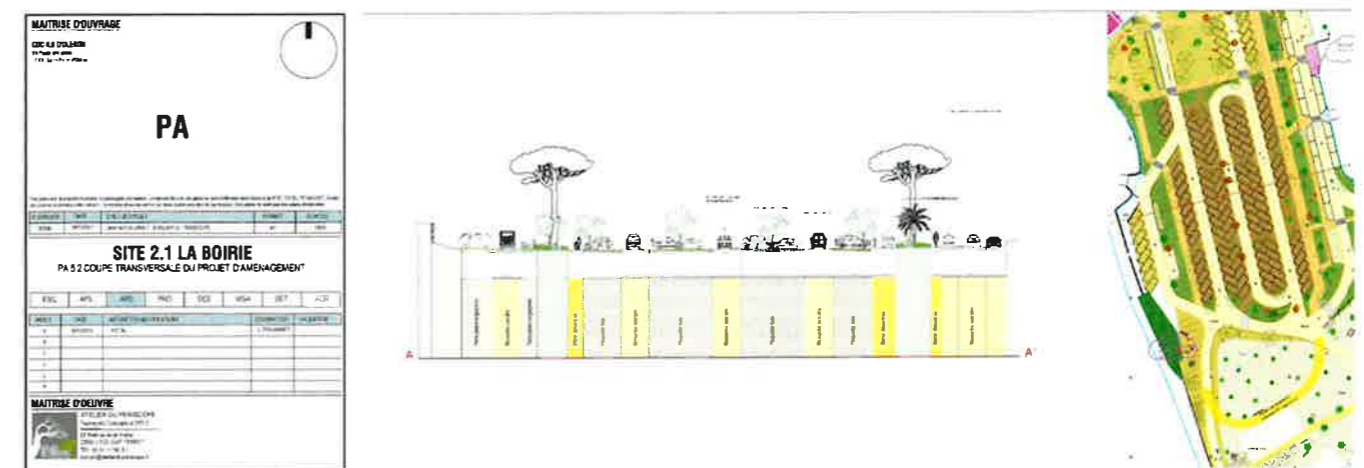


Figure 5 : Extrait des coupes du projet d'aménagement

PA 3. PLAN DE L'ETAT ACTUEL DU TERRAIN A AMENAGER ET DE SES ABORDS

Le plan d'état des lieux est présenté dans le dossier des pièces graphiques :
PA 3.1_PLAN DE L'ETAT ACTUEL DU TERRAIN A AMENAGER ET DE SES ABORDS



Figure 6 : Extrait du plan d'état des lieux du site

PA 4. PLAN DE COMPOSITION D'ENSEMBLE DU PROJET

Le plan de composition d'ensemble est présenté dans le dossier des pièces graphiques :
PA 4 .1_PLAN DE COMPOSITION D'ENSEMBLE



Figure 7 : Extrait du plan de composition d'ensemble

3 PROGRAMME ET PLANS DES TRAVAUX

PA 8. NOTICE DU PROGRAMME DES TRAVAUX

La présente notice technique a pour but de présenter les caractéristiques techniques des aménagements prévus.

La CDC Île d'Oléron s'engage à exécuter et à prendre à son entière charge les travaux décrits ci-après et figurant sur les plans ci-annexés pour améliorer la qualité d'accueil des usagers sur ses plages, tout en assurant la réduction des impacts sur le milieu naturel. Il est annexé au présent programme des travaux les pièces suivantes :

- PA 8.1 Plan d'aménagement général

8.1 DESCRIPTION DES TRAVAUX

Avant travaux un constat d'huissier sera réalisé afin d'attester de l'état initial des sites.

Les arbres et haies à conserver se trouvant à proximité ou à l'intérieur de l'emprise des travaux seront protégés selon les prescriptions du cahier des charges.

Les travaux de VRD comprennent :

- Les travaux de terrassement et les travaux préparatoires ;
- La réduction des surfaces imperméabilisées et la mise en place de solutions compensatoires de gestion des eaux pluviales (structures réservoir...)
- La réalisation des voiries et cheminements ;
- La réalisation des espaces de stationnement ;

Les travaux de fourniture et pose de mobilier comprennent :

- La réalisation des ouvrages bois ;
- La fourniture et la pose du mobilier d'accueil ;
- La fourniture et la pose des clôtures de mise en défens ;
- La plantation des arbres et la végétalisation des espaces verts.

8.1.1 Accès et emprises de travaux

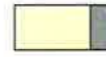








L'accès au chantier se fera depuis la Rue du Port. La circulation des engins de chantier sera limitée aux emprises carrossables existantes.

8.1.2 Caractéristiques principales des aménagements




Le tableau suivant présente pour chaque poste de travaux, les principales surfaces et linéaires à réaliser :




Légendes des aménagements

Voirie / réseaux

	Bicouche calcaire / Résine gravillonnée	2050 m ²
	Béton désactivé	985 m ²
	Mélange terre-pierre engazoné	225 m ²
	Grave drainante / Plaquettes bois	1635 m ²
	Stabilisé calcaire sablé	200 m ²
	Stationnement voitures	140 places
	Places réservées aux PMR	6 places
	Places équipées pour la recharge des véhicules électriques	8 places
	Stationnement motos	30 places

Espaces verts

	Sol naturel	3615 m ²
	Pelouse	1250 m ²
	Zones de plantation (arbustes / vivaces / graminées)	1135 m ²

	Arbres existants conservés	81
	Arbre existant supprimé	13
	Arbres (Chêne vert, Pin parasol, Tamaris)	72

Mobilier






	Platelage bois (accès sanitaires)	37 m ²
	Barrière parc à vélo	200 places
	Bornes robinier non écorcé	
	Banc en bois (Sans dossier / avec dossier)	7 unités
	Panneau d'accueil OQL	2 unités

Tableau 2 : Caractéristiques des travaux

8.2 DEMOLITIONS ET TERRASSEMENTS

Les travaux se dérouleront comme suit, avec des adaptations chantier à prévoir en fonction des contraintes temporelles :

- Démolition des revêtements et dépose du mobilier supprimé,
- Terrassement des cheminements, des voiries et des espaces de stationnement,
- Remise à la côte des structures de voirie et création des structures drainantes,
- Revêtements définitifs,
- Plantation des espaces verts,
- Pose du mobilier et de la signalétique,

8.2.1 Terrassements

Les travaux de terrassement comprendront essentiellement :

- Le décapage de la terre végétale dans l'emprise de l'ensemble des plateformes (voirie, cheminements...) et le stockage ou régalage de celle-ci sur le site pour réalisation des futurs aménagements,
- Les terrassements en déblais, les matériaux seront réutilisés sur site ou mis à disposition de la collectivité, et les déblais non valorisables seront évacués aux décharges,
- Le terrassement en remblais de l'ensemble des plateformes depuis des déblais mis de côté,
- Le terrassement en remblais depuis apport à partir de l'extérieur du site si nécessaire (grave calcaire et/ou mélange terre-pierre),
- L'évacuation des matériaux et terres excédentaires.

8.3 VOIRIE

Les travaux de voirie concernent essentiellement la reprise des couches de surface des parkings et la désimperméabilisation des espaces de stationnement.

8.3.1 Structure et revêtements de surface :

Les structures et revêtements de voirie prévus sont :

Voirie revêtement bicouche pour les voies de desserte du parking :

- Géotextile sur fond de forme préalablement compacté (plateforme PF2),
- GNT sur 0.35 m minimum
- Bicouche Bitumineux superficiel

Voirie revêtement bicouche avec structure réservoir :

- Géotextile sur fond de forme préalablement compacté (plateforme PF2),
- Grave calcaire 40/60 sur 0.20m,
- GNT sur 0.15 m minimum
- Bicouche Bitumineux superficiel

Stationnements en plaquette bois sur grave drainante (structure réservoir) :

- Géotextile sur fond de forme préalablement compacté (plateforme PF2),
- Grave calcaire 40/60 sur 0.20m,
- Grave calcaire 0/20 sur 0.15 minimum,
- Plaquette bois compactée sur 0.5 à 0.10 cm,

Cheminements piétons/cycles en béton désactivé :

- Géotextile sur fond de forme préalablement compacté,
- GNT 0/31.5 sur une épaisseur de 0.20 m.,
- Béton désactivé sur une épaisseur de 0.12 m.

Cheminements piétons en stabilisé mécanique (grave sablée) :

- Géotextile sur fond de forme préalablement compacté,
- GNT 0/31.5 sur une épaisseur de 0.20 m.,
- Sablé sur une épaisseur de 0.03 m.

8.3.2 Bordures et caniveaux :

- Bordures voliges bois pour les cheminements piétons et délimitation des stationnements ;
- Bordures T2 arrasées pour les circulations carrossables.
- Butées de roues traverses bois 0,12 x 0,20

NOTA : Tous les revêtements ainsi que leurs structures pourront varier suivant les avis des services compétents, tout en gardant les caractéristiques techniques des matériaux cités. Dans tous les cas les normes PMR seront respectées et l'ensemble des aménagements seront conformes à l'esprit de la charte Oléron Qualité Littoral (réduction des surfaces imperméabilisées, aménagements légers et réversibles, sans scellement béton, mobilier bois composés d'essences naturellement classe 4 (chêne, robinier, châtaignier) ... (cf annexe 1)

8.3.3 Stationnement et surfaces imperméabilisées

Afin de réduire les surfaces imperméabilisées, le projet prévoit un recul des emprises accessibles aux voitures et un traitement des espaces de stationnement en matériau perméable type plaquette bois sur structure drainante.



Les emprises soustraites au stationnement automobile ont été redistribuées au profit des mobilités douces : Création d'un espace partagé piétons-cycles et de cheminements piétons, implantation d'un important parc de stationnement vélos arboré au plus près de l'accès plage...

	NOMBRE DE PLACES	
	ETAT INITIAL	PROJET
VOITURES	120	152
MOTOS	0	30
VELOS	100	250

8.4 ASSAINISSEMENT DES EAUX PLUVIALES

Les matériaux du site étant composé de sable, et l'infiltration des eaux pluviales étant préconisée au regard du contexte, nous proposons de stocker les eaux pluviales dans des structures réservoirs situées sous les stationnements en plaquettes bois Ceci nous permet de nous abstenir de la réalisation d'un réseau eau pluviale.

L'infiltration des eaux sur site sera favorisée par des structures et des fonds de forme qui ne seront en aucun cas étanches.

Les surfaces de stationnement étant traitées en plaquette bois, les surfaces imperméabilisées correspondent essentiellement à l'emprise de la voirie.

8.4.1 Bassin versant 1

Il concerne l'ensemble des stationnements en terre pierre et en grave drainante ainsi que leurs voiries d'accès (Cf Plan Eau Pluviale)

Principe :

La solution compensatoire sera positionnée sous les stationnements.

La rétention des eaux pluviales se fera par la mise en place d'une structure réservoir en grave calcaire 40/60 à 30% de vide.

Le point bas du bassin versant est à 3.39 NGF, le niveau du fond de forme de la solution compensatoire est à 2.99 NGF, le niveau NPHE de la solution compensatoire est à 3.19 NGF.

Dimensionnement :

Le dimensionnement est basé sur une pluie de fréquence trentennale.

La surface d'apport est de 3 462m² correspondant à la voirie, les places de stationnement et les cheminements piétons.

Hauteur de pluie=50 mm

Surface d'infiltration mise en œuvre =1 700 m²

Volume de rétention nécessaire : 37 m³. (Cf Note de calcul)

La solution compensatoire en structure réservoir de surface 1 700 m² en grave calcaire 40/60 à 30% de vide sur 0.20m, permettra la rétention de :

$(1700 \times 0.20 \times 0.3) = 102 \text{ m}^3$

La solution compensatoire projetée sera donc suffisante pour stocker le volume engendré par une pluie de fréquence trentennale.

8.4.2 Bassin versant 2

Il concerne la voie de circulation entre le BV 1 et le BV3. (Cf Plan Eau Pluviale)

Principe :

La solution compensatoire sera positionnée sous la voirie. Nous proposons la réalisation d'une bande de terre pierre de 0.50 m le long de la voie afin de collecter les eaux pluviales.

La rétention des eaux pluviales se fera par la mise en place d'une structure réservoir en grave calcaire 40/60 à 30% de vide.

Le point bas du bassin versant est à 3.37 NGF, le niveau du fond de forme de la solution compensatoire est à 2.97 NGF, le niveau NPHE de la solution compensatoire est à 3.17 NGF.

Dimensionnement :

Le dimensionnement est basé sur une pluie de fréquence trentennale.

La surface d'apport est de 345m² correspondant à la voirie.

Hauteur de pluie=50 mm

Surface d'infiltration mise en œuvre =302 m²

Volume de rétention nécessaire : 2 m³. (Cf Note de calcul)

La solution compensatoire en structure réservoir de surface 302 m² en grave calcaire 40/60 à 30% de vide sur 0.20m, permettra la rétention de :

$(302 \times 0.20 \times 0.3) = 18 \text{ m}^3$

La solution compensatoire projetée sera donc suffisante pour stocker le volume engendré par une pluie de fréquence trentennale.

8.4.3 Bassin versant 3 :

Il concerne l'ensemble de la voirie à l'est du projet. (Cf Plan Eau Pluviale)

Principe :

La solution compensatoire sera positionnée sous la voirie.

La rétention des eaux pluviales se fera par la mise en place d'une structure réservoir en grave calcaire 40/60 à 30% de vide. Les eaux de ruissellement seront captées par des bouches d'égout et des grilles puis dirigées vers la structure compensatoire.

Le point bas du bassin versant est à 3.59 NGF, le niveau du fond de forme de la solution compensatoire est à 3.24 NGF, le niveau NPHE de la solution compensatoire est à 3.59 NGF.

Dimensionnement :

Le dimensionnement est basé sur une pluie de fréquence trentennale.

La surface d'apport est de 882 m² correspondant à la voirie, les places de stationnement et les cheminements piétons.

Hauteur de pluie=50 mm

Surface d'infiltration mise en œuvre = 268 m²

Volume de rétention nécessaire : 28 m³. (Cf Note de calcul)

La solution compensatoire en structure réservoir de surface 268 m² en grave calcaire 40/60 à 30% de vide sur 0.35m, permettra la rétention de :

$(268 \times 0.35 \times 0.3) = 28 \text{ m}^3$

La solution compensatoire projetée sera donc suffisante pour stocker le volume engendré par une pluie de fréquence trentennale.

8.1 RESEAUX

8.1.1 Electricité basse tension

L'opération sera dotée d'un réseau interne d'alimentation en électricité permettant l'alimentation des équipements communs et de la prévision pour les recharges des véhicules électriques.

8.1.1 Eclairage extérieur

L'opération sera dotée d'un réseau d'éclairage extérieur. Le type des points lumineux sera choisi de façon à assurer un balisage correct des voiries et circulations piétonnes conformément aux normes PMR.

8.2 OUVRAGES BOIS

Le projet prévoit la pose de platelages bois posés au sol au niveau de l'accès aux sanitaires :

Caillebotis bois largeur utile 150 cm :

- Platelage en robinier constitué de lames de 2,8 cm d'épaisseur et 12 cm de largeur,
- Fixation sur chevrons en robinier 80x40 mm avec vis inox,
- Dimensionnements pour un usage piéton exclusif (surcharge d'exploitation à 450 kg/m²)

Bardage bois à couvre-joint :

Le projet prévoit également l'habillage extérieur du sanitaire existant avec un bardage bois traditionnel à couvre-joint.

- Planches
- Couvre joint
- Pose sur tasseaux horizontaux entraxe 0.8 m



*Platelage bois démontable
(Source : CDCIO)*



*Bardage bois traditionnel à couvre-joint
(Source : Atelier du périscope)*

8.3 MOBILIER

Le projet prévoit le renouvellement du mobilier existant et la pose de :

- 5 bancs simples sans dossier (terrains de volley);
- 5 bancs avec dossier (cheminements piétons) ;
- 3 tables de pique-nique accessible PMR ;
- 250 mètres de barrières bois pour supports vélos.

IMAGES DE RÉFÉRENCE :



Banc simple



Banc avec dossier



Table de pique-nique PMR



Barrière de parc à vélos



Panneau signalétique place PMR



Panneau d'information

8.4 VEGETALISATION DES PARKINGS

8.4.1 Éléments de paysage conservés

Le projet prévoit le maintien de 81 arbres existants.

8.4.1 Éléments de paysage supprimés

Le projet nécessite la suppression de 13 arbres existants

8.4.2 Plantations

Les travaux de plantation comprennent :

- **La plantation de 72 arbres (chênes verts, pins maritimes et arbousiers) ;**
- **La plantation de massifs composés d'arbustes, de vivaces et de graminées (1135 m²).**

Les massifs seront principalement composés d'arbustes et arbrisseaux persistants identitaires du littoral Atlantique.

8.5 PALETTE VEGETALE

Sélection d'arbres adaptés au contexte littoral



Pinus pinea
Pin parasol



Quercus ilex
Chêne vert



Tamarix gallica
Tamaris commun

Sélection d'arbustes et arbrisseaux adaptés aux conditions littorales



Arbutus unedo
Arbousier



Cistus salifolia, et Cistus x obtusifolius
(Cistes)



Daphne gnidium
(Garou)



Erica scoparius
(Bruyère à balais)



Halimium umbellatum
(Hélianthème en ombelle)



Salix arenaria
(Saufe des dunes)



Rhamnus alaternus
Nerprun alatern

Sélection d'annuelles et de graminées



Ammophila arenaria
(Oyat)



Calamagrostis x acutiflora
(Calamagrostis)



Festuca filiformis
(Fétuque ovine)



Molinia caerulea
(Molinie)

Sélection de plantes vivaces



Aquilea millefolium
Aquilée mille feuilles



Centranthus ruber
Valérianerouge



Helicrisum stoechas
(Immortelle des dunes)



Foeniculum vulgare
Fenouil